Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7232**

16. Wahlperiode 16. 11. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stand Planfeststellungsverfahren für die Elbvertiefung und Seehafenkonzept

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee (SPD), hat Ende August in Otterndorf (Landkreis Cuxhaven) eine erneute Bedarfsprüfung für die Elbvertiefung zugesagt und ein gesamtdeutsches Hafenkonzept angekündigt. Tatsache ist, dass bereits heute Schiffe bis 15,10 m Tiefgang Hamburg auf der Hochwasserwelle anlaufen und bis 13,80 m Tiefgang wieder verlassen können. Statistiken der realisierten Tiefgänge belegen, dass diese möglichen Tiefgänge vor allem von Massengutschiffen genutzt wurden, von Containerschiffen jedoch nur in wenigen Einzelfällen (ein- bis zehnmal pro Jahr; Quellen: Schiffsmeldedienst, www.rettet-die-elbe.de).

Aufgrund des gestiegenen Containeraufkommens zeigen sich heute schon Kapazitätsengpässe im Bereich des Hamburger Hafens, die eine reibungslose Ver- und Entsorgung des Hafens auf Schiene und Straße behindern (Sonderbericht Seehafenhinterlandverkehr des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) vom 26. Oktober 2007). Die Wirtschaftsminister der Küstenländer wie auch der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) haben vor kurzem betont, dass die vom Bund bis 2010 bisher veranschlagten Investitionen für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen nicht ausreichen werden, um alle wichtigen Infrastrukturprojekte zu finanzieren.

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) hat die naturschutzbezogenen Fachgutachten im Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe als lückenhaft, unzureichend und in vielen Bereichen überarbeitungsbedürftig bewertet. Prognosen seien häufig nicht nachvollziehbar, wenig sachgemäß und zielten offensichtlich vorwiegend auf eine Verharmlosung möglicher Umweltauswirkungen. Auch andere beteiligte Naturschutzbehörden und die Umweltverbände bezeichnen in ihren Stellungnahmen die Antragsunterlagen als fehlerhaft und nicht dem Stand anerkannter Gutachterpraxis entsprechend.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schritte folgen auf die Ankündigung von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, den Bedarf für die geplante Elbvertiefung erneut auf den Prüfstand zu stellen?
2. Welchen Einfluss hat die erneute Bedarfsermittlung auf den weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens?

3. Wie bewertet die Bundesregierung aktuelle Daten und Informationen zum Schiffsverkehr auf der Elbe und zur Tiefgangsentwicklung bei Containerschiffen, die zu einer abweichenden Bewertung des zwingenden Bedarfs einer weiteren Elbvertiefung führen könnten?

4. Was ist die offizielle Position der Bundesregierung als Mitantragstellerin der geplanten Ausbaumaßnahmen an der Elbe vor dem Hintergrund divergierender Aussagen aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hinsichtlich der Bewertung der Notwendigkeit des Vorhabens?

5. Wie stellt sich die aktuelle Nutzen-Kosten-Bewertung für die geplanten Maßnahmen an Unter- und Außenelbe dar, nachdem sich die in der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2003 angesetzten Kosten des Ausbaus von 180 Mio. auf 350 Mio. Euro fast verdoppelt haben?

6. Fließen die steigenden Kosten für die Unterhaltsbaggerungen angesichts zunehmender Schlickmengen sowie eventuell weitere dem Bund entstehende Folgekosten (Deichschutzmaßnahmen) in diese Berechnungen mit ein?

   Wenn ja, in welcher Größenordnung?

   Wenn nein, warum nicht?

7. Geht die vom Hamburger Senat zur Unterstützung kleiner Sportboothäfen entlang der Unter- und Außenelbe zugesagte Summe von zehn Mio. Euro (Elbefonds) in die Nutzen-Kosten-Rechnung ein?

8. Inwieweit wurde der mit Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 vereinbarte besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag für die geplante Vertiefung bereits umgesetzt?

   Welche Umsetzungsschritte fehlen noch, und wann werden diese abgearbeitet?

9. Wie ist der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens, und wie sieht der weitere Zeitplan aus?

10. Wird der ursprünglich vorgesehene zeitliche Rahmen für den Fortgang des Verfahrens eingehalten?

    Wenn nicht, warum kommt es zu Verzögerungen?

11. Mit welchen rechtlichen Schritten von betroffenen Kommunen, Bürger/Bürgerinnen und Umweltverbänden rechnet die Bundesregierung im Falle eines Baurechts für die Ausbaggerung?

    Welche Verzögerungen sind dadurch zu erwarten?

12. Wann werden die geplanten Erörterungstermine stattfinden?

13. Warum wurde das Bundesamt für Naturschutz als die zentrale wissenschaftliche Behörde des Bundes für den nationalen und internationalen Naturschutz nicht formal in das Planfeststellungsverfahren eingebunden?

14. Was bedeutet es nach Einschätzung der Bundesregierung für das laufende Genehmigungsverfahren, wenn den vorgelegten Unterlagen von den beteiligten Fachbehörden inhaltliche Lücken und methodische Mängel attestiert wurden, die als entscheidungsrelevant angesehen werden?

15. Wie wird sichergestellt, dass den Empfehlungen und Forderungen der Fachbehörden im weiteren Verfahren Rechnung getragen wird?

16. Wird die Bundesregierung auf eine Überarbeitung der Planungen hinwirken, um rechtliche Risiken im Fortgang des Verfahrens auszuschließen?

17. Wie reagiert die Bundesregierung auf die mit einer weiteren Elbvertiefung verbundenen Sorgen der betroffenen Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen um die Sicherheit der Deiche und um die Existenzgrundlage beeinträchtigter Wirtschaftszweige wie Fischerei, Landwirtschaft und Obstbau?
18. Durch welche Verfahren und Maßnahmen strebt die Bundesregierung eine einvernehmliche Lösung mit diesen beiden Bundesländern an?
19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Bund nach dem Verursacherprinzip als Träger der Ausbaumaßnahmen an Unter- und Außenelbe auch die damit verbundenen Folgekosten (Investitions- und Unterhaltungskosten) übernehmen müsste?
20. Ist ein finanzieller Ausgleich des Bundes bzw. eine andere Form der Kompensation für Schäden und Einbußen, die durch die Elbvertiefung entstehen könnten, in den Bereichen Deichsicherheit, Obstbau, Landwirtschaft und Fischerei geplant (z. B. Schäden an Reusen und Uferböschungen; Entschädigung für den Wegfall bzw. die Reduzierung von Fischfang- und Anbaugebieten; Schäden in Elbnebenflüssen wie Oste und Lühe)?
21. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung der niedersächsischen Deichverbände, einer weiteren Elbvertiefung nur zuzustimmen, wenn der Bund sich schriftlich zur Beseitigung der Uferschäden als Folge früherer Fahrrinnenanpassungen verpflichtet und Unterhaltungsmaßnahmen an den Elbdeichen zusichert?
22. Liegen der Bundesregierung entsprechende Anträge vor?
23. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Finanzzusagen für den Deichschutz an der Elbe und an Elbnebenflüssen gemacht?
24. Wird die Bundesregierung den Deichverbänden (weitere) Vertragsangebote zu den geforderten Deichschutzmaßnahmen vorlegen?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des niedersächsischen Umweltministers Hans-Heinrich Sander nach Vermessungen, um die tatsächliche Tiefe der Elbfahrrinne feststellen zu lassen (Hamburger Abendblatt vom 2. November 2007)?
26. Prüft die Bundesregierung die Ergänzung der Elementarversicherung um das Risiko „Sturmflut und Deichbruch“?
27. Hält sie eine solche „Sturmflutpolice“ für notwendig, und wie schätzt sie deren Realisierungschancen ein?
28. Wird in der Bundesregierung daran gedacht, ein gesamtnorddeutsches Verkehrskonzept zu entwickeln mit dem Ziel, alle norddeutschen Verkehrsprojekte länderübergreifend zu bewerten und Investitionen in die Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur abgestimmt einzusetzen?
29. Sind die Investitionen in den Ausbau der Seehäfen und ihrer Verkehrsanbindung über Schiene und Straße an das Hinterland nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend, um mit dem Wachstum der Gütermengen Schritt zu halten?
30. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an über die kürzlich von Bund, Ländern und Hafenwirtschaft bis 2012 vereinbarten 12,6 Mrd. Euro hinausgehenden Mitteln für die erforderliche Infrastruktur ein?
31. Wer wird für wichtige Verkehrsprojekte zur Hafenanbindung aufkommen, die noch unterfinanziert sind bzw. deren Finanzierung noch unklar ist (nach Angaben des ZDS fehlen beim BMVBS 2,5 bis 3 Mrd. Euro; außerdem sei nicht einmal ein Zehntel der für das Schienennetz vorgesehenen 2,4 Mrd. Euro gesichert)?

32. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung hinsichtlich des derzeitigen Planungsstands und der prognostizierten Inbetriebnahme der geplanten Y-Trasse?
33. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag des ZDS, alternative Finanzierungskonzepte zur Finanzierung der Hafeninfrastruktur zu entwickeln (Schaffung eines „Infrastrukturfinanzierungsfonds Deutschland“)?

    Hat die Bundesregierung bereits Überlegungen in diese Richtung angestellt?
34. Wann wird die Bundesregierung den für 2007 angekündigten Entwurf einer Seehafenkonzeption vorlegen?
35. Was beinhaltet dieses Gesamtkonzept?
36. Welche Schritte sind bereits realisiert?
37. Welche konkreten Projekte von Bund und Ländern hin zu einer engeren Abstimmung bzw. Zusammenarbeit der Seehäfen gibt es zurzeit?

Berlin, den 16. November 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333